

## ELEKTRIFIZIERUNGSSTRATEGIE BIS 2022

**EFFIZIENTES RENAULT TRIPLE: HYBRIDAUFNAHME MIT CLIO E-TECH, CAPTUR UND MÉGANE E-TECH PLUG-IN**

Renault elektrifiziert sein Modellprogramm: Den Anfang machen der Clio E-TECH 140 Vollhybrid sowie Captur und Mégane E-TECH Plug-in 160<sup>1</sup> als erste Plug-in-Hybride der Marke. Bis 2022 werden insgesamt zwölf Modelle mit Hybridtechnologie erhältlich sein.

Der Pionier für Elektrofahrzeuge ergänzt sein Angebot von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen um drei Modelle mit Hybrid- oder Plug-in-Hybridtechnologie: Clio E-TECH 140 sowie Captur und Mégane E-TECH Plug-in 160 erfüllen die steigende Nachfrage nach besonders kraftstoffeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen und machen den Hybridantrieb für breite Kundenschichten erschwinglich. Der Clio E-TECH 140 kann im Stadtverkehr bis zu 80 Prozent der Wege rein elektrisch zurücklegen und erzielt Kraftstoffeinsparungen von bis zu 40 Prozent im Vergleich zu einem reinen Benzinmotor. Captur und Mégane E-TECH Plug-in 160 erlauben Fahrten von bis zu 54 Kilometern im rein elektrischen Modus bei einer maximalen Geschwindigkeit von 135 km/h bzw. eine Reichweite von 65 Kilometern im Stadtverkehr.

Renault verfügt über mehr als zehn Jahre Erfahrung mit batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und hat sein gesammeltes Know-how in die neue E-TECH-Technologie einfließen lassen. Der vollwertige multimodale Hybridantrieb aller drei Modelle zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

- konsequenter Start im elektrischen Modus
- hohes Fahrvergnügen durch elektrische Unterstützung beim Beschleunigen oder durch Beschleunigen ausschließlich mit Batteriekraft
- ausgezeichnete Leistungsbilanz dank des von Grund auf neu entwickelten Multi-Mode-Getriebes, effizienter Rekuperation und der optimierten Batteriekapazität

---

<sup>1</sup> Renault Clio, Captur und Mégane Gesamtverbrauch kombiniert (l/100 km): 6,8–1,5; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert (g/km): 133–34.\* Energieeffizienzklasse: C–A+.\* (Werte nach Messverfahren VO [EG] 715/2007).\*

\* Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch, den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen können dem "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der bei allen Renault Partnern und bei der [Deutschen Automobil Treuhand](#) (DAT) unentgeltlich erhältlich ist. Der Leitfaden steht außerdem als [Download](#) zur Verfügung.

## **EFFIZIENTER MIX: CLIO E-TECH MIT BENZINER UND ZWEI ELEKTROMOTOREN**

Mit dem Clio E-TECH 140 steht das erste von insgesamt zwölf Serienfahrzeugen zur Verfügung, die sowohl mit Verbrennungsmotor als auch mit Hybridantrieb erhältlich sein werden. Das System umfasst einen effizienten 1,6-Liter-Benzinmotor, zwei Elektromotoren, eine Batterie mit 1,2 kWh Kapazität und das komplett neu entwickelte Multi-Mode-Getriebe. Die Hybridtechnologie im Clio zeichnet sich durch hohe Effizienz, exzellentes Ansprechverhalten und schnelle Rekuperation beim Verzögern aus. Das Fahrzeug startet immer im Elektromodus, der Wechsel in den hinsichtlich Leistung, Beschleunigung und Kraftstoffverbrauch optimalen Antriebsmodus erfolgt automatisch. Dank der hohen Rekuperationsleistung können Nutzer im Stadtverkehr bis zu 80 Prozent aller Wege rein elektrisch zurücklegen. Der Kraftstoffverbrauch sinkt dabei im Vergleich zu einem reinen Benzinmodell um bis zu 40 Prozent. Erhältlich ist der Clio E-TECH 140 ab 21.640 Euro in der Version ZEN.

## **CAPTUR E-TECH: ERSTES FAHRZEUG MIT PLUG-IN-HYBRIDANTRIEB**

Der Renault Captur E-TECH Plug-in 160 ist das erste Fahrzeug der Renault Gruppe, das über einen Plug-in-Hybridantrieb verfügt. Der kompakte Crossover ist ab Herbst 2020 in Österreich erhältlich, der Startpreis für die E-TECH Motorisierung beläuft sich auf 33.790 Euro in der Version INTENS. Wie beim Renault Clio E-TECH 140 besteht das System aus einem 1,6-Liter-Benzinmotor mit Partikelfilter, zwei Elektromotoren und dem Multi-Mode-Getriebe. Die Lithium-Ionen-Batterie im Captur E-TECH Plug-in 160 verfügt über eine Kapazität von 9,8 kWh. Damit kann der Captur E-TECH Plug-in 160 im Stadtverkehr bis zu 65 Kilometer rein elektrisch zurücklegen. Wesentlichen Anteil daran hat auch das exzellente Rekuperationsvermögen des Fahrzeugs. Im Mix aus Stadt- und Überlandfahrten ist eine elektrische Reichweite von 52 Kilometern bei Fahrgeschwindigkeiten bis 135 km/h möglich. Die Systemleistung beträgt 116 kW/158 PS, das Drehmoment 300 Nm. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen im WLTP-Prüfzyklus liegen zwischen 32 und 37 Gramm pro Kilometer, der kombinierte Verbrauch zwischen 1,4 und 1,7 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer (abhängig von der Ausstattungsversion). Die Ladezeit für die Batterie des Captur E-TECH Plug-in 160 mit 14 Ampere Ladestrom und 3,2 kW Ladeleistung beträgt 3:30 Stunden. Bei 16 Ampere Ladestrom und 3,7 kW Ladeleistung sind es 3:00 Stunden.

## **MEGANE E-TECH PLUG-IN: BIS ZU 65 KILOMETER ELEKTRISCHE REICHWEITE**

Als drittes Serienfahrzeug mit Hybridantrieb folgt im Herbst 2020 der Kombi Renault Mégane Grandtour E-TECH Plug-in 160, der ab 34.190 Euro in der Ausstattungsversion ZEN startet. Wie beim Captur kombiniert das System den effizienten 1,6-Liter-Benzinmotor mit zwei Elektromotoren und der Lithium-Ionen-Batterie mit 9,8 kWh Kapazität. Die Reichweite im gemischten Stadt-/Überlandverkehr beträgt bis zu 54 Kilometer (WLTP-Prüfzyklus) bzw. bis zu 65 Kilometern im Stadtverkehr. Der E-TECH Plug-in Hybridantrieb folgt zu einem späteren Zeitpunkt auch im Mégane 5-Türer. Der kombinierte WLTP-Verbrauch von 1,3 bis 1,6 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer (28-36 g CO<sub>2</sub>/km) belegt das Potenzial des E-TECH Plug-in 160 Antriebs beim Kraftstoffsparen.

## **SYSTEM VEREINT SERIELLEN UND PARALLELEN HYBRIDMODUS**

Das Renault E-TECH-System wurde von Renault Engineering entwickelt und vereint 150 Patente in sich. Es wurde erstmals im Versuchsträger EOLAB getestet, der auf dem Pariser Autosalon 2014 vorgestellt wurde. Die Besonderheit des Renault E-TECH-Antriebs: Er ermöglicht sowohl den seriellen als auch den parallelen Hybridbetrieb sowie bei den Plug-in-Modellen den rein elektrischen Fahrmodus. Bei ersterem lädt der Verbrennungsmotor während der Fahrt den Akku, während Elektromotoren den eigentlichen Antrieb übernehmen. Im parallelen Hybridmodus arbeiten Elektromotoren und Verbrennungsmotor zusammen. Welchen Modus die Systemsteuerung übernimmt, hängt von der aktuellen Fahrsituation und dem Ladezustand der Batterie ab.

Das E-TECH-System ist perfekt auf die modularen CMF-B und CMF-C/D-Plattformen der Allianz abgestimmt und lässt sich dank der kompakten Bauweise auch problemlos in Stadtfahrzeuge der Clio Klasse integrieren. Durch seine einfache, aber intelligente Architektur ist es auf Zuverlässigkeit und Langlebigkeit ausgelegt. Manche Systemkomponenten, wie beispielsweise der 1,6-Liter-Benzinmotor, stammen von der Allianz Renault-Nissan-Mitsubishi und wurden für die Verwendung in den E-TECH Modellen gezielt modifiziert. Den Verbrennungsmotor unterstützen zwei Elektromotoren sowie das innovative kupplungslose Multi-Mode-Getriebe. Die revolutionäre Verbindung von Elektromotoren und Getriebe sorgt für reibungslose Gangwechsel und ermöglicht eine bessere Kraftstoffeffizienz.

### **Ansprechpartner:**

Nora Mautner Markhof, Direktorin Kommunikation  
Tel. 01 680 10 103  
E-Mail: [nora.mautner-markhof@renault.at](mailto:nora.mautner-markhof@renault.at)  
<https://media.renault.at>

# 02

## HIGHLIGHTS – RENAULT CLIO E-TECH 140

### NOCH SPARSAMER MIT HYBRIDANTRIEB

Das Kompaktmodell Renault Clio ist ab Herbst 2020 mit dem neu entwickelten E-TECH 140 Hybridantrieb verfügbar. Das System besteht aus einem 1,6-Liter-Benzinmotor, zwei Elektromotoren, einer Batterie mit 1,2 kWh Kapazität und einem innovativen Multi-Mode-Getriebe. Die Hybridtechnologie im Clio zeichnet sich durch hohe Effizienz, exzellentes Ansprechverhalten und schnelle Rekuperation beim Verzögern aus.

Das innovative E-TECH 140 Hybridsystem ermöglicht im Renault Clio einen Kraftstoffverbrauch von lediglich 3,7 bis 4,5 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer (96 bis 114 Gramm CO<sub>2</sub>/km). Dies sind bis zu 40 Prozent weniger Kraftstoff als bei einem reinen Benzinmodell. Dank der hohen Rekuperationsleistung kann die Variante im Stadtverkehr bis zu 80 Prozent aller Wege rein elektrisch zurücklegen.

Der E-TECH 140 Hybridantrieb verfügt zusätzlich zum 67 kW/91 PS starken Benzinmotor über zwei Elektromotoren mit 15 kW/20 PS und 36 kW/49 PS Leistung. Die Systemleistung beträgt 103 kW/140 PS, die Höchstgeschwindigkeit 180 km/h. Im rein elektrischen Antriebsmodus erreicht der Clio E-TECH 140 eine Maximalgeschwindigkeit von 75 km/h.

Der Hauptelektromotor ist ins Getriebe integriert und dient dem Antrieb. Das schwächere Aggregat fungiert als Starter-Generator und bringt den Verbrennungsmotor auf die notwendige Drehzahl für ruckfreie Gangwechsel.

Herzstück des Clio E-TECH 140 ist das kupplungslose Multi-Mode-Getriebe, das einschließlich Leerlauf 15 Fahrstufen- und Antriebskombinationen erlaubt. Je nach Energiebedarf, Leistungsabgabe, Ladestand des Akkus und aktiviertem Fahrprogramm ermöglicht das System den Betrieb im vollelektrischen Modus sowie im seriellen und parallelen Hybridmodus. Der Start im Clio E-TECH 140 erfolgt wie bei den Plug-in-Modellen von Renault immer im Elektromodus. Ebenso erlaubt der kompakte Fünftürer mit Hybridtechnologie das effizienzsteigernde Ein-Pedal-Fahren mit dem B-Modus. Statt die Bremse zu betätigen, genügt dabei in den meisten Fällen die Rekuperationsverzögerung.

Die effiziente Vollhybrid-Motorisierung ist für die Ausstattungsvarianten ZEN (ab 21.640 Euro), INTENS (ab 23.990 Euro), R.S. LINE (ab 25.390 Euro), LIMITED EDITION (ab 25.590 Euro) und INITIALE PARIS (ab 28.290 Euro) verfügbar.

## **NEUE MOTORENGENERATION SPART PLATZ**

Die Allianz Ingenieure haben die Kombination aus Benzin- und E-TECH-System besonders raumsparend konzipiert. Dies ermöglicht im Zusammenspiel mit der modularen CMF-B-Plattform die Integration in Kompaktwagen vom Format des Renault Clio.

**HIGHLIGHTS – RENAULT CAPTUR E-TECH PLUG-IN****VIELSEITIGER CROSSOVER ALS PLUG-IN-HYBRID MIT DEM BESONDEREN EXTRA**

Der Renault Captur E-TECH Plug-in 160 schlägt ein neues Kapitel der Vielseitigkeit auf: Der Crossover lässt sich die ganze Woche über ohne Benzin für regelmäßige Kurzstrecken nutzen. Gleichzeitig kann er am Wochenende weitere Strecken zurücklegen, ohne dass sich der Fahrer um den Ladestand des Akkus sorgen muss. Der Crossover Captur ist das erste Modell der Renault Palette, das als Plug-in-Hybrid erhältlich ist – der österreichische Marktstart erfolgt im Herbst 2020

Wie beim Renault Clio E-TECH besteht das System aus einem 1,6-Liter-Benzinmotor mit Partikelfilter, zwei Elektromotoren und dem Multi-Mode-Getriebe. Die Lithium-Ionen-Batterie im Captur E-TECH Plug-in 160 verfügt über eine Kapazität von 9,8 kWh und wiegt lediglich 105 Kilogramm. Damit fährt der Crossover bis zu 52 Kilometer rein elektrisch bei einer Höchstgeschwindigkeit von 135 Stundenkilometern. Im Stadtverkehr kommt er 65 Kilometer weit ohne Nutzung des Verbrennungsmotors.

Die Systemleistung beträgt 116 kW/158 PS und das Drehmoment 300 Nm. Der kombinierte WLTP-Verbrauch von lediglich 1,4 bis 1,7 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer (32 bis 37 g CO<sub>2</sub>/km) macht den Captur effizient wie nie. Die Ladezeit für die Batterie des Captur E-TECH Plug-in 160 mit 14 Ampere Ladestrom beträgt 3:30 Stunden. Analog zum Renault Clio bildet auch für die zweite Captur Generation die neu entwickelte modulare CMF-B-Plattform der Allianz Renault-Nissan-Mitsubishi die Basis und ermöglicht den platzsparenden Einbau des innovativen Plug-in-Hybrid-Antriebs. Die zusätzliche Antriebsbatterie ist platzsparend unter den Rücksitzen integriert, so dass ein uneingeschränkt alltagstaugliches Kofferraumvolumen erhalten bleibt. Hinzu kommt wie bei den Modellen mit Verbrennungsmotor die um 16 Zentimeter längs verschiebbare Rücksitzbank. Um das Mehrgewicht optimal zu kompensieren, verfügt der Renault Captur E-TECH Plug-in 160 hinten über eine modifizierte Mehrlenkerachse und eine neu abgestimmte Federung. Das Ergebnis ist noch mehr Dynamik ohne Kompromisse beim Fahrkomfort im Stadtverkehr.

**NEUE PERSONALISIERUNGSMÖGLICHKEITEN PER MULTI-SENSE SYSTEM**

Üblicherweise wechselt der Captur E-TECH Plug-in 160 je nach Fahrsituation und Ladestand des Akkus automatisch vom Verbrennungs- in den elektrischen Fahrmodus. Zusätzlich verfügt das MULTI-SENSE-System des Modells zur Personalisierung des Fahrerlebnisses über das neue Fahrprogramm „Pure“. Damit schaltet der Fahrer manuell in den rein elektrischen Fahrmodus. Voraussetzung ist eine ausreichend geladene Batterie.

Eine weitere Funktion namens „E-Save“, ebenfalls verfügbar im MULTI-SENSE, begrenzt die Verwendung des Elektromotors. Stattdessen produziert der Verbrennungsmotor im seriellen

Hybridmodus Strom zum Laden des Akkus. Dies ist hilfreich, wenn der Fahrer eine Reserve an Batterieleistung sicherstellen möchte, um später in den reinen Elektromodus zu wechseln – etwa, um in die Innenstadt zu fahren.

Im Programm „Sport“ lässt sich die Leistung aller drei Motoren für ein besonders dynamisches Fahrerlebnis oder Überholvorgänge gebündelt abrufen.

Renault bietet die hocheffiziente Motorisierung E-TECH Plug-in 160 für vier Ausstattungsvarianten des Captur an: INTENS (ab 33.790 Euro), EDITION ONE (ab 34.590 Euro), LIMITED EDITION (ab 34.990 Euro) und INITIALE PARIS (ab 36.890 Euro).

HIGHLIGHTS – RENAULT MEGANE GRANDTOUR E-TECH PLUG-IN 160

## KOMPAKTER BESTSELLER MIT INNOVATIVEM PLUG-IN-HYBRID-ANTRIEB

Als drittes Fahrzeug mit Hybridantrieb ist der Renault Mégane Grandtour E-TECH Plug-in 160 ab Herbst 2020 erhältlich. Das System ermöglicht in dem Kompaktklassekombi eine rein elektrische Reichweite von bis zu 65 Kilometern. Merkmale sind hoher Fahrkomfort bei geringem Kraftstoffbedarf und niedrigen Emissionen.

Mit dem neu entwickelten E-TECH Plug-in Hybridantrieb fährt der seit 1995 in vier Modellgenerationen und sieben Millionen Exemplaren gebaute Mégane weiter an der Spitze der Kompaktklasse. Der E-TECH Plug-in Hybrid 160 im Mégane Grandtour verfügt über die gleichen Systemkomponenten wie der Renault Captur E-TECH Plug-in Hybrid 160 inklusive dem 1,6-Liter-Benzinmotor mit Partikelfilter, zwei Elektromotoren, dem innovativen Multi-Mode-Getriebe und einer Lithium-Ionen-Batterie. Der Energiespeicher bietet eine Kapazität von 9,8 kWh. Die Renault Ingenieure haben die Antriebsbatterie platzsparend unter der Rückbank positioniert, so dass noch immer ein beachtliches Ladevolumen zur Verfügung steht.

Das Fahrzeug kann dank der hohen Rekuperationsleistung im Stadtverkehr im WLTP-Prüfzyklus bis zu 65 Kilometer rein elektrisch zurücklegen. Im Mix aus Stadt- und Überlandfahrten ist eine elektrische Reichweite von 54 Kilometern bei Fahrgeschwindigkeiten bis 135 km/h möglich. Im gemischten WLTP-Testzyklus verbraucht der neue Mégane E-TECH Plug-in-Hybrid 1,3 bis 1,6 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer und stößt nur 28 bis 36 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus.

Verfügbar ist der E-TECH Plug-in Hybridantrieb für die Ausstattungsversionen ZEN (ab 34.190 Euro), BUSINESS (ab 34.690 Euro), INTENS (ab 36.390 Euro), EDITION ONE (ab 39.390 Euro) und R.S. LINE (ab 38.390 Euro).

### AUSGEZEICHNETER FAHR- UND GERÄUSCHKOMFORT

Der neue Mégane E-TECH Plug-in Hybrid 160 vereint hervorragende Fahrdynamik mit einem hohen Maß an Komfort. Der Motor startet wie auch beim Schwestermodell Captur E-TECH Plug-in Hybrid 160 immer mit Batteriekraft. Wie beim Captur E-TECH Plug-in Hybrid 160 kann der Fahrer im MULTI-SENSE System das rein elektrische Fahrprogramm „Pure“ abrufen. Die Fahrcharakteristik im elektrischen Modus entspricht derjenigen eines vollwertigen Elektroautos: Das unmittelbar verfügbare Drehmoment und die verzögerungsfreie Beschleunigung steigern Agilität und Fahrspaß. Dazu kommt der hohe Geräuschkomfort, sobald der Mégane E-TECH Plug-in Hybrid ausschließlich mit Batteriestrom unterwegs ist.

Renault bietet den E-TECH Plug-in-Hybridantrieb zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls im Mégane 5-Türer an.



## HIGHLIGHTS – INNOVATIVE KRAFTÜBERTRAGUNG

**RENAULT MULTI-MODE-GETRIEBE: 15 FAHRSTUFEN FÜR MAXIMALE EFFIZIENZ**

Herzstück des neuen E-TECH und E-TECH Plug-in Hybridantriebs von Renault ist ein innovatives, kupplungsloses Multi-Mode-Getriebe. Je nach Betriebsart, Last und Ladezustand des Akkus übertragen sechs Gänge allein oder gemeinsam die Kraft an die Vorderräder, so dass insgesamt 15 Fahrstufenkombinationen inklusive Leerlauf möglich sind. Die Gangwechsel erfolgen automatisch und sind auf maximale Effizienz bei gleichzeitig hohem Fahrkomfort ausgelegt. Das System stammt ursprünglich aus der Formel 1 und hat in den Modellen Clio, Captur und Mégane Grandtour erstmals sein Debüt in Großserienfahrzeugen.

Die kompakt bauende Kraftübertragung ermöglicht eine Vielzahl von Fahrmodi, deshalb die Bezeichnung Multi-Mode-Getriebe. Sie erlaubt den rein elektrischen Betrieb ebenso wie den seriellen und parallelen Hybridmodus und das Fahren ausschließlich mit Verbrennungsmotor. Im seriellen Hybridbetrieb hat der Verbrennungsmotor keine Verbindung zu den Antriebsrädern, sondern lädt lediglich den Akku, während die Elektromotoren den Vortrieb übernehmen. Im parallelen Hybridmodus wirken Elektromotoren und Verbrennungsmotor zusammen, etwa beim starken Beschleunigen oder bei niedrigem Ladezustand der Batterie.

Als Verbrennungsmotor dient bei Clio E-TECH sowie Captur und Mégane E-TECH Plug-in ein 1,6-Liter-Benzinaggregat mit 67 kW/91 PS. Hinzu kommen Elektromotoren mit 15 kW/20 PS und 36 kW/49 PS (Clio) beziehungsweise 25 kW/34 PS und 49 kW/67 PS (Captur und Mégane). Der größere Elektromotor ist für den eigentlichen Antrieb zuständig, der kleinere dient dem Start des Benzinmotors. Außerdem bringt er den Vierzylinder auf die Drehzahl, die nötig ist, um ihn für ruckfreie und geschmeidige Gangwechsel mit der jeweiligen Fahrstufe zu synchronisieren. Das Multi-Mode-Getriebe benötigt deshalb keine Kupplung. Als sogenanntes Dog-Box-Getriebe nach Vorbild aus dem Motorsport ermöglicht es außerdem schnelle Gangwechsel. Der Synchronring fällt weg, die Zähne greifen verzögerungsfrei ineinander, und der Gang ist sofort eingelegt. Dabei unterstützen elektrische Stellmotoren.

Für den Hauptelektromotor verfügt das Multi-Mode-Getriebe über zwei Übersetzungen und für den Verbrennungsmotor vier Übersetzungen, während der zweite Elektromotor konstant mit dem Verbrennungsmotor gekoppelt ist. Im rein elektrischen Antriebsmodus stehen daher zwei Gänge zur Verfügung. Im reinen Verbrennungsmodus sind es vier Gänge und im Hybridmodus zwei mal vier Fahrstufen. Hieraus ergeben sich einschließlich Leerlauf insgesamt 15 Kombinationen, womit das Multi-Mode-Getriebe maximale Effizienz gewährleistet.

**HIGHLIGHTS – REKUPERATION****MEHR FAHRKOMFORT MIT DEM B-MODUS**

Kurz den Fuß vom Fahrpedal lösen und dabei in einem Zug Bremsen und die Batterie laden: Für die neuen E-TECH Hybrid- und Plug-in Hybridvarianten von Clio, Captur und Mégane Grandtour hat Renault ein neues Fahrprogramm entwickelt, das den Fahrkomfort erhöht und die Reichweite steigert. Der so genannte B-Modus ermöglicht das Ein-Pedal-Fahren. Statt das Bremspedal zu betätigen, genügt dabei in den meisten Fällen die so genannte Rekuperationsverzögerung.

Der B-Modus gehört bei Clio E-TECH 140 sowie Captur und Mégane Grandtour E-TECH Plug-in 160 zur Serienausstattung und ist bereits ab einer Fahrgeschwindigkeit von 7 km/h aktiv. Im B-Modus beschleunigt und bremst der Fahrer fast ausschließlich über das Fahrpedal. Auch auf Gefällstrecken kann das Fahrzeug durch einfaches Loslassen des Fahrpedals verzögern, ohne dass das Bremspedal benutzt werden muss. Je nach Grad der Verzögerung steuert das System die Bremslichter an, damit nachfolgende Verkehrsteilnehmer rechtzeitig reagieren können. Insbesondere im Stadtverkehr, Stau und Stop-and-go-Verkehr bedeutet dies einen Komfortgewinn.

**B-MODUS BRINGT REICHWEITENVORTEILE**

Die beiden Elektromotoren der E-TECH Hybrid- und Plug-in Hybridmodelle wirken beim Rekuperieren wie ein Generator, der Strom in den Akku einspeist. Die konsequente Nutzung des B-Modus bringt deshalb Reichweitevorteile. Außerdem ist das Programm materialschonend, da die Bremsen weniger belastet werden. Das Bremspedal bleibt im B-Modus dennoch immer betriebsbereit, etwa für eine Gefahrenbremsung. Auch um das Fahrzeug auf den letzten Metern zum Stillstand zu bringen, muss der Fahrer weiterhin wie gewohnt die Bremse treten.

Weitere Besonderheit: Auch bei fahrendem Auto ist der Wechsel zwischen B-Modus und dem konventionellen D-Modus möglich. Bei Clio E-TECH 140 sowie Captur und Mégane Grandtour E-TECH Plug-in 160 erfolgt die Kraftübertragung über das innovative Multi-Mode-Getriebe. Die Bedienung entspricht der eines konventionellen Automatikgetriebes. Zum Wechsel zwischen den Betriebsarten genügt das einfache Drücken des Wählhebels nach rechts bei den Modellen mit „E-Shifter“ (Captur E-TECH Plug-in 160) beziehungsweise nach vorn bei den Modellen mit konventionellem Wählhebel (Clio E-TECH 140 und Mégane Grandtour E-TECH Plug-in 160). Das elektronische System sendet dann das entsprechende Kommando an die Antriebssteuerung.